

**การปรับตัวของครูการบินโรงเรียนการบินเอกชนแห่งหนึ่ง
ในช่วงวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019**
**Instructor Pilots' Adaptation at a Private Flying School
During the Coronavirus Disease 2019 Crisis**

กมลพันธ์ น้อยทองเล็ก¹ นปภา ภัทรกมลพงษ์² คงศักดิ์ ชมชุม³
Kamolphon Noitonglek, Napapa Pataragamonepong, Kongsak Chomchum

บทคัดย่อ (Abstract)

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นกับครูการบินโรงเรียนการบินเอกชนแห่งหนึ่งในช่วงวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 และการปรับตัวของครูการบินโรงเรียนการบินเอกชนแห่งหนึ่งในช่วงวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 รูปแบบการวิจัยเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญ คือ ครูการบินโรงเรียนเอกชนแห่งหนึ่งในประเทศไทย ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ครูการบินมาตั้งแต่ช่วงก่อนเกิดวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 และยังคงปฏิบัติหน้าที่ครูการบินอยู่ถึงปัจจุบัน จำนวน 23 คน ใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การวิเคราะห์เนื้อหา ผลการศึกษาพบว่า 1) ครูการบินส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบด้านเศรษฐกิจและด้านการดำรงชีวิตในระดับมาก ในขณะที่ได้รับผลกระทบด้านสังคมในระดับปานกลาง และได้รับผลกระทบด้านความสามารถและประสบการณ์ทางการบินในระดับน้อย และ 2) ครูการบินส่วนใหญ่มีการปรับตัวต่อผลกระทบด้านเศรษฐกิจโดยเน้นการหารายได้จากอาชีพเสริมและลดการใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น ส่วนการปรับตัวต่อผลกระทบด้านสังคมเน้นการปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยและการทำงานหรือติดต่อสื่อสารผ่านช่องทางออนไลน์ สำหรับการปรับตัวต่อผลกระทบด้านการดำรงชีวิตเน้นการหากิจกรรมพิเศษทำเพิ่มเติม ในขณะที่การปรับตัวต่อผลกระทบด้านความสามารถและประสบการณ์ทางการบินเน้นการศึกษาหาความรู้หรือข้อมูลเพิ่มเติม

คำสำคัญ (Keywords): การปรับตัว; ครูการบินโรงเรียนการบินเอกชน; วิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

Received: 2023-03-03 Revised: 2023-03-27 Accepted: 2023-03-27

^{1 2 3} สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
Department of Aviation Management, Civil Aviation Training Center Thailand. Corresponding Author
e-mail: nickpassive@gmail.com

Abstract

An independent study on the adaptation of instructor pilots at a private flying school during the Coronavirus disease 2019 crisis was to study the impact on instructor pilots at a private flying school during the Coronavirus disease 2019 crisis and the adaptation of instructor pilot at a private flying school during the Coronavirus disease 2019 crisis. The key informants in this study are 23 instructor pilots at a private flying school who have been employed since before the Coronavirus disease 2019 crisis. The study used the semi-structured interview method, and a content analysis was performed on the data. The research's findings showed that: 1) The most of instructor pilots had a high level of impact on the economy and livelihoods impact, a moderate of impact on social impact, and a low level of impact on an aviation skills and experience and 2) The most of instructor pilots have adapted to the economy impact by focusing on generating additional revenue and cutting back on wasteful spending. Regarding social adaption, the emphasis is on adhering to safety precautions and engaging with or communicating online channels. Focus on finding additional extracurricular activities for adaptability to the impact on livelihoods. While focusing on learning knowledge or more information, adaption to the impact of flying skills and expertise.

Keywords: Adaptation; Instructor Pilot of Private Flying School; Coronavirus Disease 2019 Crisis

บทนำ (Introduction)

ธุรกิจการบินมีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก อีกทั้งยังเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมการบิน (Aviation) ที่มีห่วงโซ่อุปทานเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่นทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งนี้ นับตั้งแต่ตั้งแต่ปี 2551 ธุรกิจการบินของไทยเติบโตต่อเนื่อง อันเป็นผลมาจากการที่ภาครัฐทยอยเปิดเสรีการบิน (Aviation Liberalization) เช่น การเปิดเสรีการขนส่งสินค้าในปี 2551 การขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองในปี 2553 การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 ที่ทำให้มีการเปิดเสรีการบินระหว่างอาเซียนกับภูมิภาคอื่นเพิ่มขึ้น เป็นต้น รวมถึงการเติบโตทางเศรษฐกิจที่เป็นปัจจัยสนับสนุนให้ประชากรมีกำลังซื้อสูงขึ้น และการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers) ซึ่งมีอัตราค่าโดยสารต่ำกว่าสายการบินเต็มรูปแบบ (Full Services Carrier) ส่งผลให้ผู้บริโภคสามารถเข้าถึงบริการขนส่งทางอากาศได้ง่ายขึ้น (กรุงศรีวิจัย, 2564)

จากรายงานสถานะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยในปี 2562 พบว่าสถิติการขนส่งผู้โดยสารโดยภาพรวมของประเทศไทยในช่วงปี 2553 – 2562) มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น โดยอัตราการเติบโตเฉลี่ย (Compound Annual Growth Rate: CAGR) ของผู้โดยสารทั้งหมดคิดเป็น

ร้อยละ 11.4 ต่อปี ส่วนการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินมีความสอดคล้องกับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร โดยมีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นโดยอัตราการเติบโตเฉลี่ยของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมดคิดเป็นร้อยละ 9.8 ต่อปี (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2562)

สถาบันฝึกอบรมด้านการบินถือเป็นต้นน้ำในการผลิตทรัพยากรบุคคลให้มีความรู้ความสามารถ และทักษะที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานก่อนเข้าสู่อุตสาหกรรมการบิน ทั้งนี้ ในปัจจุบันสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้กำกับดูแลสถาบันฝึกอบรมด้านการบินให้มีมาตรฐาน และสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล โดยต้องการตรวจสอบและออกใบรับรองสถาบัน ฝึกอบรมด้านการบินและหลักสูตรฝึกอบรม ซึ่งแบ่งได้เป็น 3 ประเภท คือ สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน สถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ และสถาบันฝึกอบรมนายช่างภาคพื้น (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2561)

จากการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินที่มีความสอดคล้องกับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร ส่งผลให้การขาดแคลนนักบินมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จึงเป็นโอกาสของธุรกิจโรงเรียนการบิน เนื่องจากเป็นหนึ่งในสถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ถือได้ว่าเป็นแหล่งผลิตนักบินออกสู่ตลาด ทั้งนี้ จากรายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยในปี 2562 พบว่าประเทศไทยมีสถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพิ่มขึ้นเป็น 17 แห่ง (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2562) และจากความต้องการนักบินที่เพิ่มขึ้น อันเป็นผลมาจากการเติบโตของเที่ยวบิน ส่งผลให้มีความต้องการครูการบินเพิ่มขึ้น เนื่องจากครูการบินเป็นบุคลากรของสถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่มีหน้าที่ผลิตนักบินออกสู่ตลาด จากการสอบถามข้อมูลจากฝ่ายบุคคลของโรงเรียนการบินที่ทำการศึกษ พบว่าครูการบินที่เข้ามาทำงานที่โรงเรียนการบินเอกชนแห่งนี้ ประกอบด้วย 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่หนึ่ง คือ นักศึกษามหาวิทยาลัยเอกชนจบมาใหม่เข้ามาเป็นครูการบิน ครูการบินจากต่างประเทศ และผู้ที่จบการศึกษาครูการบินในประเทศไทย กลุ่มที่สอง คือ ครูการบินที่มาจากหน่วยงานทหาร และกลุ่มที่สาม คือ กัปตันจากหลายสายการบินและครูการบินจากหน่วยงานทหารที่เกษียณอายุราชการ นอกจากนี้ ในช่วงที่ตลาดมีความต้องการนักบินสูง ส่งผลทำให้มีความต้องการครูการบินมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ทำให้มีการรับครูการบินแบบไม่ประจำ (Part Time) เข้ามาทำงานมากขึ้น

จนกระทั่งเมื่อเกิดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 จากเมืองอู่ฮั่น ประเทศจีน ในช่วงต้นปี พ.ศ. 2563 ซึ่งแพร่ระบาดไปยังทุกที่ทั่วโลก องค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ได้ประกาศเป็นภาวะการแพร่ระบาดใหญ่ระดับโลก เนื่องจากมีผู้ติดเชื้อและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง เนื่องจากหลายประเทศมีการปิดน่านฟ้า ทำให้หลายสายการบินต้องหยุดบิน โรงเรียนการบินก็ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกัน สายการบินพาณิชย์บางแห่งได้มีการยุติการสนับสนุนด้านการเงินในการฝึกอบรมหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรีทันทีและยุติการจ้างงาน สายการบินบางสายการบินที่ไม่ได้มีภาระข้อผูกพันในการสนับสนุนทางการเงินแก่ศิษย์การบินก็มีแนวโน้มยุติการจ้างงานและยุติการฝึกอบรมหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรีที่เหลือทุกรุ่น ในส่วนของมหาวิทยาลัยที่มีการเรียน

การสอนหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรีมีจำนวนนักศึกษาลดลงอย่างมาก เนื่องจากมีความกังวลว่าเมื่อเรียนจบหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรีแล้ว จะยังไม่สามารถสมัครงานในตำแหน่งนักบินของสายการบินใด ๆ ได้ เนื่องจากยังมีนักบินจบใหม่ที่ว่างงานกว่า 1,000 คน (ไทยรัฐออนไลน์, 2564)

จากสถานการณ์ที่เกิดขึ้น เนื่องจากโรงเรียนการบิน คือ ธุรกิจประเภทหนึ่ง จึงต้องมีแนวทางที่จะทำให้ธุรกิจยังคงดำเนินต่อไปได้ โดยการลดจำนวนพนักงานของโรงเรียนการบินในแต่ละส่วน ซึ่งครูการบินเองเป็นส่วนที่มีรายได้สูงและมีการลดจำนวนอัตราค่าจ้างมากที่สุด ทั้งการปรับลดในเรื่องชั่วโมงบิน การปรับลดเงินเดือน หรือการไม่ได้รับเงินเดือน ซึ่งครูการบินเองก็ต้องมีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ อาทิเช่น ค่าผ่อนบ้าน ค่าผ่อนรถ ค่าเล่าเรียนบุตร เป็นต้น เหล่านี้เป็นผลมาจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ทำให้ครูการบินจำเป็นต้องถูกพักงาน ส่งผลให้ขาดรายได้ บางท่านยังคงทำงานอยู่แต่ได้รับเงินเดือนเพียงบางส่วน อาจมีการทำการบินบ้างแต่ช่วงที่มีการประกาศปิดประเทศในวันที่ 16 พฤษภาคม 2563 ทำให้ไม่สามารถทำการฝึกบินได้

บทความวิจัยนี้จึงมุ่งศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นและการปรับตัวของครูการบินโรงเรียนการบินเอกชนแห่งหนึ่งในช่วงวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ซึ่งครอบคลุมระยะเวลาตั้งแต่วันที่ออกประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง ห้ามอากาศยานทำการบินเข้าสู่ประเทศไทยเป็นการชั่วคราว ถึงวันที่ประกาศให้โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 เป็นโรคติดต่อที่ต้องเฝ้าระวัง คือ ตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2563 ถึงวันที่ 1 ตุลาคม 2565 โดยพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นและการปรับตัว 4 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านการดำรงชีวิต และด้านความสามารถและประสบการณ์ทางการบิน เพื่อเป็นข้อมูลให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านการฝึกบิน เช่น บุคลากรของโรงเรียนการบิน รวมทั้งผู้สนใจงานทางด้านการฝึกบินได้สามารถประยุกต์ใช้ผลจากการวิจัยนี้หากเกิดวิกฤติการณ์อื่น ๆ ในอนาคตการปรับตัวของครูการบินโรงเรียนการบินเอกชนแห่งหนึ่งในช่วงวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

วัตถุประสงค์ของการวิจัย (Research Objective)

1. เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นกับครูการบินโรงเรียนการบินเอกชนแห่งหนึ่งในช่วงวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019
2. เพื่อศึกษาการปรับตัวของครูการบินโรงเรียนการบินเอกชนแห่งหนึ่งในช่วงวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

วิธีดำเนินการวิจัย (Research Methods)

รูปแบบการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ ครูการบินโรงเรียนเอกชนแห่งหนึ่งในประเทศไทย ซึ่งเป็นผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่ครูการบินมาตั้งแต่ช่วงก่อนเกิดวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 และยังคง

ปฏิบัติหน้าที่ครูการbinอยู่ในปัจจุบัน ทั้งนี้ จากการสอบถามข้อมูลจากฝ่ายบุคคลของโรงเรียน การbinที่ทำการศึกษา พบว่า ณ วันที่ 30 พฤศจิกายน 2565 โรงเรียนการbinที่ทำการศึกษา มีครูการbin จำนวน 23 คน จึงทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 23 คน

เครื่องมือการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ การสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) ซึ่งมีข้อคำถาม 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ส่วนที่ 2 ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับครูการbinในช่วงวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 และส่วนที่ 3 การปรับตัวของครูการbinในช่วงวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ซึ่งข้อคำถามในส่วนที่ 2 และส่วนที่ 3 จะแบ่งออกเป็น 4 ด้าน ประกอบด้วย ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านการดำรงชีวิต และด้านความสามารถและประสบการณ์ทางการbin โดยนำเครื่องมือที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นขอคำแนะนำ และตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ของข้อคำถามจากผู้เชี่ยวชาญ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) จากการสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้างกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ คือ ครูการbinโรงเรียนเอกชนแห่งหนึ่งในประเทศไทย จำนวน 23 คน

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยใช้ การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ซึ่งมีขั้นตอนดังนี้ (Hubbard & Power, 2012)

ขั้นตอนที่ 1 การจัดเตรียมข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ โดยการถอดคำให้สัมภาษณ์ จากการบันทึกเสียงเป็นอักษรข้อความ และการสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเฉพาะ ส่วนที่เกี่ยวข้อง

ขั้นตอนที่ 2 การกำหนดประเด็นการวิเคราะห์ โดยยึดตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

ขั้นตอนที่ 3 การจัดการข้อมูล โดยทำการจดบันทึกสิ่งที่ค้นพบ ด้วยการสร้างรูปแบบหรือ แผนภาพความสัมพันธ์ที่พบและสนใจคำพิเศษหรือคำเฉพาะที่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญใช้ และการจัดการ ข้อมูล โดยการตัดข้อมูลส่วนที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ทั้ง จากนั้นจัดรวมหมวดหมู่รหัสเดียวกันหรือแบ่ง หมวดหมู่ตามรหัสด้วยค้นหาแนวคิดหรือประเด็นซ้ำ ๆ เพื่อใช้เป็นประเด็นหลักที่จะเชื่อมต่อหรือ จัดรวมหมวดหมู่ข้อมูลที่เข้ารหัสที่เป็นประเด็นหลักและประเด็นรอง

ขั้นตอนที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูล โดยการนำข้อมูลที่ได้จัดการในขั้นตอนที่ 3 มาตอบ วัตถุประสงค์ของการวิจัย

อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยจะทำการสรุป ตีความ และบรรยายเชิงวิเคราะห์ให้สอดคล้องกับ วัตถุประสงค์ของการวิจัย จากนั้นนำผลการศึกษาที่ได้มาเปรียบเทียบกับแนวความคิดและทฤษฎี ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ การวิเคราะห์ข้อมูลในรูปของเอกสาร ข้อเขียน และคำพูดที่ได้จากการสัมภาษณ์ หรือการสนทนา จะถูกนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ด้วย

ผลการวิจัย (Research Results)

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ครูการบินที่ให้ข้อมูลมีอายุน้อยที่สุด คือ 26 ปี มากที่สุด คือ 69 ปี ส่วนใหญ่จะมีอายุระหว่าง 31-40 ปี (จำนวน 12 คน) โดยครูการบินมีสถานภาพโสดมากที่สุด (จำนวน 11 คน) ทั้งนี้ ครูการบินส่วนใหญ่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี (จำนวน 21 คน) โดยจบการศึกษาจากสถาบันการบิน มหาวิทยาลัยรังสิต มากที่สุด (จำนวน 7 คน)

ครูการบินสำเร็จการศึกษาหลักสูตรการบินจากสถาบันการบินอื่นภายในประเทศมากที่สุด (จำนวน 9 คน) และมีความสามารถทางภาษาอังกฤษตามมาตรฐานของ ICAO อยู่ในระดับ 4 มากที่สุด (จำนวน 11 คน) ทั้งนี้ ครูการบินส่วนใหญ่ไม่มีความสามารถทางภาษาอื่น (จำนวน 21 คน)

ครูการบินไม่เคยมีประสบการณ์การทำงานมากที่สุด (จำนวน 7 คน) รองลงมาคือ เคยรับราชการทหาร และเป็นนักบินของสายการบินต่าง ๆ (จำนวน 4 คน เท่ากัน) ทั้งนี้ ครูการบินของโรงเรียนการบินเอกชนแห่งนี้ส่วนใหญ่ไม่เคยเป็นครูการบินที่โรงเรียนการบินอื่นมาก่อน (จำนวน 17 คน) โดยครูการบินมีชั่วโมงบินรวมมากกว่า 3,000 ชั่วโมง แต่ไม่เกิน 5,000 ชั่วโมง มากที่สุด (จำนวน 10 คน) อีกทั้งยังมีตำแหน่งงานอื่นในโรงเรียนการบินเอกชนแห่งนี้ โดยดำรงตำแหน่งระดับผู้จัดการหรือรองผู้จัดการของส่วนงานต่าง ๆ มากที่สุด (จำนวน 10 คน)

ส่วนที่ 2 ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับครูการบินในช่วงวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา

2019

1) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

1.1) ผลกระทบต่อรายได้และสวัสดิการจากการทำงาน ซึ่งได้แก่ ผลกระทบจากรายได้รวมที่ลดลงมากกว่าร้อยละ 50 และจากสวัสดิการต่าง ๆ ที่ลดลงจากที่เคยได้รับ ครูการบินทั้ง 23 คนได้รับผลกระทบจากทั้งรายได้รวมที่ลดลงมากกว่าร้อยละ 50 และจากสวัสดิการต่าง ๆ ที่ลดลงจากที่เคยได้รับ ทั้งนี้ ครูการบินส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากการที่รายได้และสวัสดิการจากการทำงานลดลงในระดับมาก รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบในระดับปานกลางและระดับน้อยมากตามลำดับ ซึ่งครูการบินที่ได้รับผลกระทบจากรายได้และสวัสดิการจากการทำงานในระดับมากเป็นเพราะรายได้รวมลดลงมากกว่าร้อยละ 70 จากที่เคยได้รับ อีกทั้งสวัสดิการต่าง ๆ ที่เคยได้รับลดลงเหลือเพียงสวัสดิการขั้นพื้นฐานตามที่กฎหมายกำหนด ในขณะที่มีครูการบิน จำนวน 1 คนที่ได้รับผลกระทบจากรายได้และสวัสดิการจากการทำงานในระดับน้อย เนื่องจากเป็นครูการบินที่มีอายุมากที่สุด ทำงานมาเป็นเวลานาน และไม่ได้มุ่งหวังรายได้จากการเป็นครูการบิน แต่ต้องการทำประโยชน์และหากิจกรรมทำในวัยเกษียณ

1.2) ผลกระทบต่อความสามารถในการใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน มี 4 ด้าน ได้แก่ ต้องใช้จ่ายเท่าที่จำเป็น ประสบปัญหาการผ่อนชำระภาระหนี้สินก้อนใหญ่ ต้องทำการไต่รตรองอย่างรอบคอบก่อนใช้จ่ายเพื่อให้เกิดความคุ้มค่า และเกิดความรู้สึกไม่มั่นคงในอนาคตหรือไม่มั่นใจต่อ

สถานการณ์ โดยครูการบินส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากความสามารถในการใช้จ่ายในชีวิตประจำวันลดลงในระดับมาก รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง ระดับน้อย และระดับค่อนข้างมาก ตามลำดับ ทั้งนี้ ครูการบินที่ได้รับผลกระทบจากความสามารถในการใช้จ่ายในชีวิตประจำวันในระดับมาก เป็นเพราะรายได้รวมลดลงอย่างมาก ทำให้ต้องมีการใช้จ่ายเท่าที่จำเป็น อีกทั้งยังมีภาระหนี้สินก้อนใหญ่ที่ต้องผ่อนชำระในระยะยาว ในขณะที่ครูการบินจำนวน 2 คน ได้รับผลกระทบจากความสามารถในการใช้จ่ายในชีวิตประจำวันในระดับน้อย เนื่องจากเป็นครูการบินที่สามารถปรับตัวได้กับผลกระทบที่เกิดขึ้น

2) ผลกระทบด้านสังคม

2.1) ผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมในการทำงาน มี 5 ด้าน ได้แก่ การต้องปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยที่ไม่คุ้นเคย ความเสี่ยงในการติดเชื้อ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการทำงาน การขาดการปฏิสัมพันธ์ในการทำงาน และการขาดแรงจูงใจในการทำงาน โดยครูการบินส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากการที่สภาพแวดล้อมในการทำงานเปลี่ยนแปลงไปในระดับปานกลาง รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบในระดับน้อย ระดับมาก และระดับค่อนข้างมาก ทั้งนี้ ครูการบินที่ได้รับผลกระทบจากการที่สภาพแวดล้อมในการทำงานในระดับมาก เป็นเพราะมีความกังวลเกี่ยวกับความเสี่ยงในการติดเชื้อ เนื่องจากกลัวนำไปติดกับบุคคลในครอบครัว โดยเฉพาะครูการบินที่มีบุตรอายุน้อยหรืออาศัยอยู่กับบิดามารดาที่เป็นผู้สูงอายุ และหากติดเชื้อ จะทำให้ต้องกักตัวเป็นเวลานาน รวมถึงการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการทำงานที่ไม่สะดวกและส่งผลกระทบต่อการทำงาน ในขณะที่ครูการบินส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากการที่สภาพแวดล้อมในการทำงานเปลี่ยนแปลงไปในระดับน้อยถึงระดับปานกลาง เนื่องจากลักษณะผลกระทบที่ครูการบินส่วนใหญ่ได้รับ ได้แก่ การต้องปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยที่ไม่คุ้นเคย ซึ่งแม้ว่าจะเป็นมาตรการที่ไม่คุ้นเคยและส่งผลกระทบต่อการทำงาน โดยเฉพาะการหายใจลำบากจากการสวมใส่หน้ากากอนามัยในขณะทำการบิน แต่มาตรการความปลอดภัยต่าง ๆ เป็นสิ่งที่ครูการบินต้องปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย อีกทั้งเมื่อปฏิบัติตามได้ระยะเวลาหนึ่งแล้วเกิดความคุ้นเคย

2.2) ผลกระทบต่อความสัมพันธ์กับบุคลากรอื่น มี 2 ด้าน ได้แก่ การพบกันน้อยลงหรือมีความสนิทสนมกันน้อยลง และการทำงานมีความราบรื่นน้อยลง โดยครูการบินส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากความสัมพันธ์กับบุคลากรอื่นในระดับปานกลาง รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบในระดับน้อย ตามลำดับ ทั้งนี้ ครูการบินที่ได้รับผลกระทบจากความสัมพันธ์กับบุคลากรอื่นในระดับน้อยถึงระดับปานกลาง เป็นเพราะมีการพบกันน้อยลงหรือมีความสนิทสนมกันน้อยลงซึ่งอาจส่งผลให้การทำงานมีความราบรื่นน้อยลง ในขณะที่ครูการบิน จำนวน 6 คน ไม่ได้รับผลกระทบจากความสัมพันธ์กับบุคลากรอื่น เนื่องจากแม้ว่าจะมีการพบกันน้อยลงในช่วงวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 แต่ยังมีการติดต่อสื่อสารผ่านช่องทางออนไลน์เป็นประจำ มีการพบกันเมื่อเข้ามาทำการบิน มีการนัดพบกันเป็นครั้งคราว เข้าใจสถานการณ์ที่เกิดขึ้นซึ่งส่งผลให้ต้องมีการพบกับบุคลากรอื่นน้อยลง นอกจากนี้ ในสถานการณ์ปกติ ครูการบินบางคนอาจไม่ได้มีความสัมพันธ์กับบุคลากรอื่นมากนัก และมีครูการบินบางคนที่ไม่เพิ่งเข้ามาทำงานเป็นครูการบิน

ที่โรงเรียนการบินเอกชนแห่งนี้ก่อนเกิดวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 เป็นระยะเวลาไม่นาน จึงยังไม่ได้มีความสัมพันธ์กับบุคลากรอื่นมากนัก ทำให้รู้สึกว่าการเปลี่ยนแปลงใด ๆ เกิดขึ้นจนกลายเป็นผลกระทบ

3) ผลกระทบด้านการดำรงชีวิต

ผลกระทบต่อการดำรงชีวิต มี 7 ด้าน ได้แก่ การออกนอกบ้านได้ยากขึ้นหรือน้อยลงมากที่สุด การกังวลความปลอดภัยในสถานการณ์โรคระบาด รูปแบบการใช้ชีวิตประจำวันเปลี่ยนแปลงไป การเกิดภาวะเครียด การปรับตัวตามสถานการณ์ การลดการใช้จ่ายให้เหลือเท่าที่จำเป็น และคุณภาพชีวิตแย่ลง โดยครูการบินส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากการที่การดำรงชีวิตเปลี่ยนแปลงไปในระดับมาก รองลงมาคือ ระดับปานกลาง ระดับน้อย ระดับค่อนข้างน้อย และระดับค่อนข้างมาก ตามลำดับ ทั้งนี้ ครูการบินที่ได้รับผลกระทบจากการดำรงชีวิตในระดับมากเป็นเพราะมาตรการความปลอดภัยต่าง ๆ เช่น การเว้นระยะห่าง การปิดพื้นที่ เป็นต้น เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ทำให้ไม่สามารถออกไปทำกิจกรรมนอกบ้านได้อย่างที่ต้องการ อีกทั้งยังต้องเปลี่ยนรูปแบบการชีวิตใหม่ ทำให้ต้องมีการปรับตัวค่อนข้างมาก ในขณะที่ครูการบินจำนวน 2 คน ไม่ได้รับผลกระทบจากการดำรงชีวิต เนื่องจากพฤติกรรมส่วนตัวเป็นคนที่ชอบอยู่บ้านและไม่รู้สึกว่าต้องมีการปรับตัวมากนักกับมาตรการของภาครัฐ เพราะส่งผลต่อความปลอดภัยจากโรคระบาด

4) ผลกระทบด้านความสามารถและประสบการณ์ทางการบิน

ผลกระทบต่อความสามารถและประสบการณ์ทางการบิน มี 3 ด้าน ได้แก่ ความมั่นใจในการบินลดลง ความชำนาญลดลง และความคุ้นชินลดลงหรือมีอาการตื่นเต้นเมื่อกลับมาทำการบิน โดยครูการบินส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากทักษะและความชำนาญในการบินในระดับน้อย รองลงมาคือ ระดับปานกลาง ระดับน้อยมาก และระดับมาก ตามลำดับ ทั้งนี้ ครูการบินที่ได้รับผลกระทบจากทักษะและความชำนาญในการบินในระดับน้อย เป็นเพราะในช่วงวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 มีการทำการบินน้อยลงมาก โดยเฉพาะในช่วงระยะแรกของวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ต้องมีการปิดโรงเรียนตามมาตรการความปลอดภัยของภาครัฐ ทำให้มีการห่างจากการบินไปช่วงระยะเวลาหนึ่ง เมื่อกลับมาทำการบิน จึงทำให้เกิดความไม่มั่นใจ มีการตัดสินใจต่าง ๆ ที่ช้าลง แต่ไม่ถือว่าเป็นผลกระทบในระดับมาก เพราะมีชั่วโมงบินจำนวนมาก ทำให้มีการบินจนเคยชิน ในขณะที่ครูการบิน จำนวน 8 คน ไม่ได้รับผลกระทบต่อทักษะและความชำนาญในการบิน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นครูการบินที่มีจำนวนชั่วโมงบินรวมมากกว่า 3,000 ชั่วโมง ทำให้มีประสบการณ์ทางการบินสูง โดยมีครูการบินที่ไม่ได้รับผลกระทบต่อทักษะและความชำนาญในการบินเพียง 2 คน ที่มีจำนวนชั่วโมงบินรวมไม่เกิน 3,000 ชั่วโมง ทั้งนี้ เป็นเพราะรู้สึกว่าการห่างจากการบินไม่ได้ทำให้ทักษะและความชำนาญในการบินลดลง เพียงแต่ต้องเข้มงวดมากขึ้นเมื่อกลับมาทำการบินใหม่ รวมถึงในช่วงวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 โรงเรียนการบินเอกชนที่ทำการศึกษานี้มีมาตรการรักษาชั่วโมงบิน เช่น จัดตารางการบินไม่ให้เว้นระยะห่างเกิน 45 วัน จัดอบรมหลักสูตรออนไลน์ซึ่งบรรยายโดยครูการบินที่มีความรู้ความชำนาญ เป็นต้น

ส่วนที่ 3 การปรับตัวของครูการบินในช่วงวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

1) การปรับตัวต่อผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

1.1) การปรับตัวต่อผลกระทบจากรายได้และสวัสดิการจากการทำงาน มี 5 วิธี ได้แก่

(1) การใช้หรือการหารายได้จากช่องทางอื่น เช่น การทำอาชีพเสริม เช่น การขับแกร็บคาร์ การรับงานสอน การรับเหมาก่อสร้าง การขายอาหารและเครื่องดื่ม การขายต้นไม้ การทำฟาร์มแมว การขายล็อตเตอรี่ การรับผลิตผลงานทางดนตรี (เช่น รับอัดเพลง รับมิคซ์เพลง) การออกแบบผลิตภัณฑ์ การให้เช่าที่พักรายวัน การใช้เงินออมที่มีอยู่ การช่วยธุรกิจครอบครัว การลงทุนในหลักทรัพย์ การใช้เงินเบี้ยหวัดที่ได้จากการออกราชการ การได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจากครอบครัว เป็นต้น (2) การลดค่าใช้จ่าย โดยการลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นหรือฟุ่มเฟือย เช่น การรับประทานอาหารนอกบ้าน การซื้อเกม (การซื้อเครื่องเล่นเกมตัวใหม่ การซื้อไอเทมในเกม) เป็นต้น (3) การวางแผนการทางการเงิน โดยการวางแผนการใช้จ่ายเงิน การจัดทำบัญชีรายรับรายจ่าย และการจัดการหนี้สินที่อัตราดอกเบี้ยสูง (4) การชะลอการสร้างภาระหนี้สินก้อนใหญ่ในระยะยาว เช่น การผ่อนบ้าน การผ่อนรถยนต์ เป็นต้น และ (5) การเข้าร่วมโครงการช่วยเหลือหรือเยียวยาต่าง ๆ เช่น โครงการพักชำระหนี้บ้าน เป็นต้น

1.2) การปรับตัวต่อผลกระทบจากความสามารถในการใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน มี 7 วิธี

ได้แก่ (1) การใช้จ่ายอย่างประหยัด (2) การหาความรู้เพิ่มเติมเพื่อหาช่องทางสร้างอาชีพหรือการหารายได้จากช่องทางอื่น เช่น การอบรมเพิ่มเติมเกี่ยวกับโดรน การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการทำธุรกิจออนไลน์ เป็นต้น (3) การทำอาหารรับประทานเอง (4) การไตร่ตรองอย่างรอบคอบก่อนใช้จ่ายเพื่อให้เกิดความคุ้มค่า (5) การชะลอการสร้างภาระหนี้สินก้อนใหญ่ในระยะยาวหรือกิจกรรมสิ้นเปลืองหรือกิจกรรมที่ต้องใช้เงินจำนวนมาก เช่น การพาครอบครัวไปดูการแข่งขันบาสเกตบอลที่สหรัฐอเมริกา เป็นต้น (6) การทำบัญชีรายรับรายจ่าย และ (7) การปรับตัวตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

2) การปรับตัวต่อผลกระทบด้านสังคม

2.1) การปรับตัวต่อผลกระทบจากสภาพแวดล้อมในการทำงาน มี 4 วิธี ได้แก่

(1) การติดตามและปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยต่าง ๆ (2) การดูแลและระมัดระวังตนเอง (3) การตรวจหาเชื้อก่อนทำการบิน และ (4) การออกกำลังกายเพื่อให้มีสุขภาพร่างกายแข็งแรง

2.2) การปรับตัวต่อผลกระทบจากความสัมพันธ์กับบุคลากรอื่น มี 3 วิธี ได้แก่

(1) การทำงานหรือติดต่อสื่อสารผ่านช่องทางออนไลน์ (2) การนัดพบกันเป็นครั้งคราว และ (3) การปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัย

3) การปรับตัวต่อผลกระทบด้านการดำรงชีวิต

การปรับตัวต่อผลกระทบจากการดำรงชีวิต มี 6 วิธี ได้แก่ (1) การหากิจกรรมพิเศษ

ทำเพิ่มเติม เช่น การทำสวนและปลูกต้นไม้ การอ่านหนังสือ การเคลียร์เอกสารหรืออีเมลที่ค้างอยู่ การวางแผนอนาคต การเรียนดำน้ำ การตีกอล์ฟ การซื้อเกมเพลย์สเตชันมาเล่น (สำหรับครูการบิน

ที่ยังไม่เคยมีเกมเพลย์สเตชัน) การซื้อจิกซอร์ 3 มิติมาประกอบ การทำอาหาร การใช้เวลาร่วมกับครอบครัว การดูภาพยนตร์หรือซีรีส์ การแคมป์ปิ้ง เป็นต้น (2) การปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด (3) การออกไปทำกิจกรรมต่าง ๆ นอกบ้านเท่าที่จำเป็น (4) การปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้ชีวิตประจำวัน เช่น การสั่งซื้อสินค้าออนไลน์ เป็นต้น (5) การใช้จ่ายเท่าที่จำเป็น และ (6) การเตรียมปัจจัยสี่ให้พร้อม

4) การปรับตัวต่อผลกระทบด้านความสามารถและประสบการณ์ทางการบิน

วิธีการปรับตัวต่อผลกระทบจากความสามารถและประสบการณ์ทางการบิน มี 8 วิธี ได้แก่ (1) การศึกษาหาความรู้หรือข้อมูลเพิ่มเติม โดยการอ่านหนังสือหรือติดตามข่าวสารต่าง ๆ (2) การทบทวนขั้นตอนการปฏิบัติก่อนทำการบิน (3) การปฏิบัติตามนโยบายการรักษาชั่วโมงบิน (Keep Current) เช่น การเข้ารับการอบรมหลักสูตรอบรมออนไลน์ที่โรงเรียนการบินเอกชน ที่ทำการศึกษาในครั้งนี้อาจขึ้น เป็นต้น (4) การมีสติ ระมัดระวังตนเอง เตรียมตนเองให้พร้อมก่อนบิน (5) การฝึกขับเครื่องบินจำลอง (Flight Simulator) ในคอมพิวเตอร์ (6) การจำลองขั้นตอนบนเครื่องบินจริง (Dry Run) (7) การซ้อมบินเพื่อสร้างความคุ้นเคย (Familiarize) และ (8) การทำการบินหลายรูปแบบเครื่องยนต์ ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าแม้ว่าครูการบินจะไม่ได้รับผลกระทบหรือได้รับผลกระทบจากทักษะและความชำนาญในการบินในระดับน้อย แต่ครูการบินทั้งหมดต่างมีการปรับตัวต่อผลกระทบจากทักษะและความชำนาญในการบิน ทั้งนี้ เป็นเพราะความปลอดภัย คือ สิ่งสำคัญสูงสุดของการบิน เพราะหากเกิดความผิดพลาดขึ้น จะก่อให้เกิดผลกระทบที่รุนแรงต่อชีวิตและทรัพย์สิน ดังนั้น ครูการบินจึงต้องมีการพัฒนาทักษะและความชำนาญในการบินอยู่เสมอ

อภิปรายผลการวิจัย (Research Discussion)

จากการศึกษา พบว่า ครูการบินมีความกลัวการติดโรคระบาดซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันและการนำไปติดบุคคลในครอบครัว เพราะหากมีการติดโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 จะทำให้ต้องกักตัว ไม่สามารถออกไปประกอบอาชีพหรือทำกิจกรรมนอกบ้านได้ สอดคล้องกับงานวิจัยของเสาวณี จันทะพงษ์ (2564) ที่กล่าวว่าผู้ประกอบการธุรกิจโรงแรมและร้านอาหารช่วงโควิด-19 มีความกังวลเรื่องสุขภาพและความปลอดภัยของชีวิตพนักงานที่จะส่งผลกระทบต่อครอบครัวของพวกเขา การให้บริการแก่ลูกค้า และภาพลักษณ์ความเชื่อมั่นของลูกค้าต่อเรื่องความสะอาดและความปลอดภัย ทั้งนี้ การลดการใช้จ่ายให้เหลือเท่าที่จำเป็นเป็นหนึ่งในวิธีการปรับตัวต่อผลกระทบด้านเศรษฐกิจของครูการบิน เนื่องจากวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจมีการหยุดชะงัก ทำให้เศรษฐกิจทรุดตัว การเพิ่มรายได้จึงทำได้ยากกว่าการใช้จ่ายเท่าที่จำเป็น สอดคล้องกับงานวิจัยของโณธิตา หวานชื่น, วรุตม์ นาที และ ศุภรัตน์ พิณสุวรรณ (2564) ที่กล่าวว่าผู้ประกอบการค้าขายในตลาดเก๋นตั้งบริเวณพื้นที่ชายแดน ตำบลสุโขทัย-ลก อำเภอสว่าง-ลก จังหวัดนราธิวาส มีการปรับตัวโดยการลดต้นทุน และค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น นอกจากนี้ การหารายได้จากอาชีพเสริมยังเป็นหนึ่งใน

วิธีการปรับตัวต่อผลกระทบด้านเศรษฐกิจของครูการบิน เนื่องจากครูการบินได้รับผลกระทบในระดับมากจากรายได้รวมที่ลดลงมากกว่าร้อยละ 50 และสวัสดิการต่าง ๆ ลดลงจากที่เคยได้รับ จึงจำเป็นต้องหารายได้จากอาชีพเสริมเพื่อทดแทนรายได้ที่ลดลงและมีรายได้เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายต่าง ๆ สอดคล้องกับงานวิจัยของทยากร สุวรรณภูมิ และ ปราการ ใจดี (2564) ที่กล่าวว่านักคนตรีกลางคืนในจังหวัดเชียงใหม่และลำปางมีการปรับตัวต่อผลกระทบโควิด 19 โดยการประกอบอาชีพอื่น ๆ และงานวิจัยของธิดาพร สันติ (2564) ที่กล่าวว่าการปรับตัวในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ในกลุ่มอาชีพนักคนตรี คือ การหางานเพิ่มหรือสร้างอาชีพเสริมอื่น เรียกว่า อาชีพที่สอง และยังพบว่าครูการบินมีการปรับตัวต่อผลกระทบด้านทักษะและความชำนาญในการบิน โดยการศึกษาหาความรู้เพิ่มเติม ทบทวนขั้นตอนการปฏิบัติ และฝึกฝนทักษะการบินในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งการฝึกขับเครื่องบินจำลอง (Flight Simulator) การจำลองขั้นตอนบนเครื่องบินจริง (Dry Run) การซ้อมบินเพื่อสร้างความคุ้นเคย (Familiarize) และการทำการบินหลายรูปแบบเครื่องยนต์ เนื่องจากความปลอดภัยเป็นหัวใจสำคัญสูงสุดของการบิน ครูการบินจึงต้องมีการพัฒนาทักษะและความชำนาญในการบินอยู่เสมอ สอดคล้องกับงานวิจัยของ Olganathan and Amihan (2021) ที่กล่าวว่านักบินต้องรักษาความสามารถในการใช้งานเครื่องบินโดยการฝึกซ้ำ ๆ ทั้งการขับด้วยเครื่องจำลองหรือเที่ยวบินจริง อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษาพบว่าครูการบินได้รับผลกระทบจากทักษะและความชำนาญในการบินในระดับน้อยหรือไม่ได้รับผลกระทบ เพราะครูการบินส่วนใหญ่มีชั่วโมงบินจำนวนมาก ทำให้มีการบินจนเคยชิน ประกอบกับโรงเรียนการบินเอกชนที่ทำการศึกษานี้มีมาตรการรักษารักษาชั่วโมงบิน เช่น จัดตารางการบินไม่ให้เว้นระยะห่างเกิน 45 วัน จัดอบรมหลักสูตรออนไลน์ซึ่งบรรยายโดยครูการบินที่มีความรู้ความชำนาญ เป็นต้น ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ Olganathan and Amihan (2021) ที่กล่าวว่าการขาดการบินอย่างต่อเนื่องในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด 19 จะส่งผลต่อความชำนาญของนักบิน เนื่องจากงานวิจัยของ Olganathan and Amihan (2021) ทำการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างนักบินพาณิชย์ ในขณะที่การศึกษาครั้งนี้ทำการศึกษาจากครูการบินซึ่งมีความสามารถและประสบการณ์ทางการบินสูง

ข้อเสนอแนะการวิจัย (Research Suggestions)

จากผลการวิจัย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะทั่วไป

1.1 ครูการบินควรมีการติดตามข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เพื่อให้ทราบแนวโน้มสถานการณ์ต่าง ๆ ที่มีการเปลี่ยนแปลงไปและส่งผลกระทบต่อครูการบินในด้านต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยให้ครูการบินสามารถเตรียมความพร้อมรับมือให้สามารถปรับตัวจากผลกระทบต่าง ๆ ได้หากเกิดเหตุการณ์วิกฤติขึ้นในอนาคต

1.2 เนื่องจากในช่วงวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ครูการบินได้รับผลกระทบด้านเศรษฐกิจในระดับมาก ทั้งรายได้และสวัสดิการจากการทำงาน รวมถึงความสามารถในการใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน ครูการบินจึงควรปรับตัวโดยนอกจากจะต้องมีการใช้จ่ายอย่างประหยัดและ

วางแผนการใช้จ่ายให้เกิดความคุ้มค่าสูงสุดแล้ว ควรทำการหารายได้จากช่องทางอื่น โดยใช้ความรู้ความสามารถที่มีอยู่ในการต่อยอดเพื่อหารายได้เสริม เช่น การรับงานสอนด้านการบิน การเป็นนักบินชั่วคราวของผู้ให้บริการเครื่องบินส่วนตัว เป็นต้น รวมถึงศึกษาหาความรู้เพิ่มเติมในสิ่งที่มีความชอบเพื่อเป็นช่องทางในการสร้างอาชีพ เช่น การขายต้นไม้ การทำฟาร์มแมว การรับผลิตผลงานทางดนตรี (เช่น รับอัดเพลง รับมิกซ์เพลง) การออกแบบผลิตภัณฑ์ (เช่น การออกแบบเสื้อผ้า) การขายอาหาร การขายเครื่องดื่ม การขายเบเกอรี่ เป็นต้น

1.3 ครูการบินควรมีการวางแผนการเงินและควรมีการทำประกันสุขภาพเพื่อรองรับค่าใช้จ่ายในการรักษาอาการเจ็บป่วยต่าง ๆ

1.4 การลงทุนลักษณะต่าง ๆ เช่น หุ้น คริปโต เป็นต้น อาจมีความเสี่ยง ครูการบินจึงควรศึกษาแนวทางการบริหารความเสี่ยงเพิ่มเติมด้วย

1.5 โรงเรียนการบินควรจัดตารางการบินและแจ้งให้กับครูการบินทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน เพื่อให้ครูการบินจะสามารถวางแผนในการประกอบอาชีพเสริมเพื่อสร้างรายได้เพิ่มเติมทดแทนรายได้และสวัสดิการที่ลดลงในช่วงวิกฤติของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

ควรขยายผลการวิจัยไปยังกลุ่มอื่นในธุรกิจการบิน เช่น นักบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ช่างอากาศยาน เป็นต้น รวมถึงกลุ่มอาชีพอื่น ๆ เพื่อให้เกิดมุมมองและผลลัพธ์งานวิจัยที่กว้างขึ้น

เอกสารอ้างอิง (References)

- กรุงศรีวิจัย. (2564). แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2564-2566 ธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศ. สืบค้น 15 พฤศจิกายน 2565. จาก https://www.krungsri.com/getmedia/c8ca3a9b-43ee-4d82-872d-712ba3ba57cf/IO_Air_Transport
- โนธิตา หวานชื่น วุฒิ นที ศุภรัตน์ พินสุวรรณ. (2564). ผลกระทบโควิด 19 และการปรับตัวของผู้ประกอบการค้าขายในตลาดเก๋นตั้ง บริเวณพื้นที่ชายแดน ตำบลสุโขทัย-ลก อำเภอสุนทรบุรี-ลก จังหวัดนราธิวาส. สืบค้น 15 พฤศจิกายน 2565. จาก http://www2.huso.tsu.ac.th/NCOM/GEOGIS2021/FULL_PAPER/PDF20211024215536_1_.pdf
- ทยากร สุวรรณภูมิ ปราการ ใจดี. (2564). ผลกระทบโควิด 19 ต่ออาชีพนักดนตรีกลางคืนในจังหวัดเชียงใหม่และลำปาง. มนุษยศาสตร์สังคมศาสตร์ปริทัศน์. 9(1), 1-12.
- ไทยรัฐออนไลน์. (2564). อาชีพนักบิน ชีวิตแขวนบนเส้นด้าย พิชัยโควิดถล่มซ้ำ เสี่ยงถูกปลดก่อนเกษียณ. สืบค้น 15 พฤศจิกายน 2565. จาก <https://www.thairath.co.th/scoop/theissue/2041969>
- ธิดาพร สันติ. (2564). ผลกระทบและการปรับตัวในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ในกลุ่มอาชีพนักดนตรี. จันทรเกษมสาร. 27(2), 298-316.

- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2561). รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย พ.ศ. 2561. สืบค้น 15 พฤศจิกายน 2565. จาก <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2019/05/รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย-พ.ศ.-2561.pdf>
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2562). รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย พ.ศ. 2562. สืบค้น 15 พฤศจิกายน 2565. จาก <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2020/06/รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย-พ.ศ.-2562.pdf>
- เสาวณี จันทะพงษ์. (2564). ผลกระทบและการปรับตัว (Resilience) ของผู้ประกอบการธุรกิจโรงแรมและร้านอาหารช่วงโควิด-19: วิเคราะห์จากหลักคิด Outside-In. สืบค้น 15 พฤศจิกายน 2565. จาก https://www.bot.or.th/Thai/ResearchAndPublications/articles/Pages/Article_26Oct2021.aspx
- Hubbard, R. S., & Power, B. M. (2012). *Living the questions: A guide for teacher researchers* (2nd ed). Portland, ME: Stenhouse.
- Olaganathan, R., & Amihan, R. A. H. (2021). Impact of COVID -19 on Pilot Proficiency – A Risk Analysis. *Global Journal of Engineering and Technology Advances*. 6(3), 1-13.